

DE

***Fall Nr. IV/M.1175 -
MAGNA / STEYR***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

**VERORDNUNG (EWG) Nr. 4064/89
ÜBER FUSIONSVERFAHREN**

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 28/05/1998

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar
Dokumentnummer 398M1175*



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 28.5.1998

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldende Partei

Betrifft: Sache Nr. IV/M.1175- Magna/Steyr

Anmeldung vom 22.04.1998 gemäß Art. 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates

1. Am 22.04.1998 erhielt die Kommission gemäß Art. 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates die Anmeldung eines Zusammenschlußvorhabens, wonach das Unternehmen Magna International Inc. ('Magna') im Sinne von Art 3 Absatz 1 Buchstabe b der Ratsverordnung die alleinige Kontrolle über die Gesamtheit der Unternehmen Steyr-Daimler Puch AG, Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik AG & Co KG und Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik AG ('Steyr') erwirbt.
2. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates fällt und hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem Funktionieren des EWR-Abkommens keinen Anlaß zu ernsthaften Bedenken gibt.

I. DIE TÄTIGKEITEN DER PARTEIEN UND DAS VORHABEN

3. Magna ist ein kanadisches Unternehmen, das weltweit, vor allem aber in Nordamerika und Europa, als einer der großen Zulieferer für die Automobilindustrie tätig ist. Magna verfügt über eine breite Produktpalette, zu der die Bereiche Innenausstattung,

Außenausstattung und Karosserien, Flüssigkeitsübertragungstechnik sowie reibschlüssige Antriebstechnik gehören.

4. Steyr ist ein mittelgroßes österreichisches Unternehmen, das ebenfalls als Automobilzulieferer tätig ist. Steyrs Aktivitäten konzentrieren sich auf Produkte im Bereich der Antriebstechnik, der Fertigung von Fahrzeugkomponenten, insbesondere Achsen, der Fertigung ganzer Fahrzeuge, soweit es sich um Spezialanfertigungen (z.B. Fahrzeuge mit Vierradantrieb und Geländewagen) für große Automobilhersteller handelt, sowie Fahrzeugengineering. Darüber hinaus ist Steyr im Bereich der Wehrtechnik (Panzer) tätig und vertreibt Kraftfahrzeuge in Österreich. Der Bereich Handfeuerwaffen ist nicht Gegenstand des Zusammenschlusses.
5. Magna erwirbt von der Creditanstalt AG (Austria) deren Beteiligung in Höhe von 66,8 % an der Steyr-Daimler Puch AG. Darüber hinaus erwirbt Magna von der Creditanstalt AG (Austria) deren Beteiligung von 50% an Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik AG & Co KG und deren Komplementär Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik AG. Die verbleibenden 50% sind bereits in den Händen der Steyr-Daimler Puch AG.
6. Die Geschäftstätigkeiten, die erworben werden, umfassen Produkte aus den Bereichen Antriebstechnik, Karosserie und Fahrzeugengineering. Magna und Steyr haben Aktivitäten in jedem der genannten Bereiche, jedoch hinsichtlich unterschiedlicher Produkte. Magna erwirbt Steyr zur Vervollständigung seiner Produktpalette und insbesondere im Hinblick auf deren "know-how" im Bereich der Gesamtfahrzeugfertigung und Fahrzeugengineering. Magna will dieses "know-how" für die Konstruktion der von ihr hergestellten Produkte im Hinblick auf eine bessere Montagefähigkeit nutzbar machen.

II. ZUSAMMENSCHLUSS

7. Durch den Erwerb der Anteile der Creditanstalt AG an den Unternehmen der Steyr Gruppe erwirbt Magna die Kontrolle über diese Unternehmen: Magna wird mit 66,8% die Mehrheit an der Steyr-Daimler Puch AG halten und die Hälfte der Anteile an der Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik. Die andere Hälfte der Anteile wird von der nunmehr von Magna kontrollierten Steyr-Daimler Puch AG gehalten werden.

III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

8. Die Unternehmen Magna und Steyr haben zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. ECU (Magna 4.689 Mio ECU, Steyr 1.006 Mio ECU). Jedes von ihnen hat einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Mio. ECU (Magna 776 Mio ECU, Steyr 858 Mio ECU). Allerdings erzielen sie nicht mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in einem und demselben Mitgliedstaat. Das Vorhaben hat folglich gemeinschaftsweite Bedeutung, stellt aber keinen Kooperationsfall aufgrund des EWR-Abkommens dar.

IV. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG

A. Sachlich relevante Märkte

9. Die Geschäftstätigkeiten, die erworben werden, umfassen Produkte aus den Bereichen Antriebstechnik, Karosserie und Fahrzeugengineering. Magna und Steyr haben Aktivitäten in jedem der genannten Bereiche, jedoch hinsichtlich unterschiedlicher Produkte. Die Anmelderin erklärt, daß jedes der von ihr hergestellten Produkte in diesen Bereichen einen eigenen Produktmarkt bildet.
10. Im Bereich der Antriebstechnik produziert Magna reibschlüssige Antriebssysteme (Riemenspanner). Steyrs Produktpalette umfaßt Schaltgetriebe, Verteilergetriebe, Allrad Antriebsstränge, Traktor Triebwerke und Dieselmotoren. Während die von Magna hergestellten Riemenspanner dem Motor vorgelagert sind, wird durch die von Steyr hergestellten Antriebsstränge die vom Motor erzeugte Kraft auf die Räder übertragen. Antriebsstränge sind Systeme, während die Getriebe einzelne Module innerhalb dieser Systeme sind.
11. Im Bereich Karosserie produziert Magna Karosserie- und Fahrzeugsysteme (Stanzteile, Fahrwerksbereich, Armaturentafelquerträger), Innenraumsysteme (Instrumententafeln, Cockpits, Fensterhalter) und Außenverkleidungen (Stoßfängersysteme, Rammschutzleisten, Zierleisten). Steyr betreibt die Montage von Gesamtfahrzeugen im Drittauftrag unter Verwendung der vom Automobilhersteller zur Verfügung gestellten Karosserieteilen.
12. Im Bereich Engineering konzentriert sich Magna auf die von diesem Unternehmen gefertigten Produktbereiche. Steyr seinerseits beschäftigt sich ebenfalls mit dem Engineering für ihre Produkte und darüber hinaus mit der Entwicklung von Gesamtfahrzeugen und bestimmten Konstruktionsvarianten bereits bestehender Fahrzeugtypen.
13. Magna und Steyr bieten jeweils unterschiedliche Produkte an. Die Ermittlungen bestätigen die Angaben der Anmelderin, wonach diese Produkte auch jeweils unterschiedliche Produktmärkte bilden. Auf dem Markt sind für die verschiedenen Produkte weitgehend unterschiedliche Anbieter tätig. Obwohl im Bereich der Automobilzulieferindustrie allgemein eine Tendenz zur Schaffung von Systemmärkten beobachtet wird, ist diese nicht für mögliche Kombinationsvarianten der von Magna und Steyr hergestellten Produkte zu beobachten. Insbesondere im Bereich der Antriebstechnik, wo dies gegebenenfalls zu erwägen wäre, ist ein Systemmarkt noch nicht zu erkennen, da Motoren in der Regel vom Automobilhersteller selbst hergestellt werden und die dazu notwendigen Komponenten von unterschiedlichen Lieferanten eingekauft werden.
14. Eine Abgrenzung der sachlich relevanten Märkte ist jedoch nicht notwendig, weil in allen untersuchten alternativen Märkten wirksamer Wettbewerb weder im EWR noch in einem wesentlichen Teil dieses Gebiets erheblich behindert würde.

B. Räumlich relevante Märkte

15. Die räumliche relevanten Märkte sind nach Darstellung der Anmelderin zumindest europaweit. Diese Auffassung deckt sich mit den Ergebnissen der Ermittlungen. Auch in früheren Entscheidungen ist die Kommission von einem zumindest europaweiten Markt im

Bereich der Automobilzulieferindustrie ausgegangen¹. Diese Einschätzung wurde im wesentlichen durch die Einkaufspolitik der Automobilhersteller bestimmt. Diese fragen Teile von Zulieferern weltweit nach. Da die Aufträge jeweils für die Laufzeit eines Modells vergeben werden, siedeln die Zulieferer ihre Produktion gegebenenfalls an der Produktionsstelle des Auftraggebers an.

C. Auswirkungen des Zusammenschlusses

16. Legt man der wettbewerblichen Beurteilung die vom Anmelder identifizierten und von den Ermittlungen bestätigten individuellen Produktmärkte zugrunde, so hat der Zusammenschluß keine Auswirkungen auf die bestehende Marktstellung der Parteien. Magna und Steyr sind in verschiedenen Produktmärkten tätig, so daß keine Marktanteilsaddition stattfindet.
17. Auch dann, wenn der wettbewerblichen Beurteilung die sich entwickelnden Märkte für Produktsysteme, und zwar unabhängig davon wie sie im einzelnen zu definieren sind, zugrunde gelegt werden, wird keine marktbeherrschende Stellung geschaffen.
18. Die Fertigungstiefe der Automobilhersteller nimmt zunehmend ab und die Produktsystemkompetenz eines Automobilzulieferers gewinnt immer mehr an Bedeutung. Zulieferunternehmen, die lediglich einzelne Produktsegmente anbieten, werden zunehmend lediglich als Unterlieferanten in Frage kommen. Hinter dem Zusammenschluß steht die Absicht der Parteien, ihre künftige Wettbewerbsposition durch ein verstärktes Angebot von Systemlösungen zu verbessern. Das Vorhaben ist als eine Reaktion auf die sich ändernden Marktverhältnisse zu bewerten, mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Unternehmen auf den sich entwickelnden Märkten für Fahrzeugzulieferer zu erhalten.
19. Im vorliegenden Fall ist bereits zweifelhaft, inwieweit die Produkte der Parteien überhaupt Kombinationsmöglichkeiten bieten, die in einem System zusammengefaßt werden können. Für den Bereich Antriebstechnik ist bereits das Bestehen eines Systemmarktes auszuschließen, da die Motoren von den Automobilherstellern selbst gebaut werden.
20. Entscheidend ist jedoch, daß die Automobilhersteller gegenüber ihren Zulieferern über eine erhebliche Nachfragemacht verfügen. Erstere vergeben ihre Aufträge nach Angaben der Parteien zunehmend im Rahmen von Konzeptwettbewerben. Die Teilnehmer tragen das Vergaberisiko und die damit verbundenen Entwicklungskosten für die angebotenen Produkte allein. Zur Gewährleistung eines wirksamen Preiswettbewerbs unterliegt der Gewinner eines solchen Wettbewerbs während des gesamten Zeitraumes der Serienproduktion einer kontinuierlichen Preiskontrolle durch die Praxis des "global sourcing". Auftraggeber fragen weltweit die Preise potentieller alternative Anbieter an, denen der Serienzulieferer seine Preisgestaltung anpassen muß, um den Auftrag zu behalten. Darüber hinaus sind Automobilhersteller offenbar gewillt und in der Lage, selbst Automobilzulieferprodukte am Markt anzubieten. Aus den Ermittlungen ist zu schließen, daß dies hinsichtlich einer Reihe von Produkten bereits geschieht.
21. Aus den dargelegten Gründen wird das Vorhaben keine Auswirkungen auf den Wettbewerb im EWR haben. Folglich schafft oder verstärkt der beabsichtigte Zusammenschluß keine

¹ Sache Nr. IV/M.686 - NOKIA/AUTOLIV; Sache Nr. IV/M.726 - Bosch/Allied Signal; Sache Nr. IV/M.872 - TRW/Magna; Sache Nr. IV/M.912 - Siemens/HUF.

beherrschende Stellung, als deren Ergebnis wirksamer Wettbewerb im EWR oder einem wesentlichen Teil davon erheblich behindert würde.

V. SCHLUSS

22. Aus diesen Gründen hat die Kommission beschlossen, dem angemeldeten Zusammenschluß nicht zu widersprechen und ihn für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Vertrag zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Artikel 6 (1) b der Fusionsverordnung und Artikel 57 des EWR-Vertrages.

Für die Kommission